

# 2026安全報告書



伊豆急行株式会社

## 目 次

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| ごあいさつ .....                       | 1  |
| <b>1. 安全に関する基本方針</b>              |    |
| 安全方針、安全目標、2026 年度安全重点施策 .....     | 2  |
| <b>2. 安全管理体制と方法</b>               |    |
| (1) 安全管理体制図 .....                 | 3  |
| (2) 安全管理の方法 .....                 | 4  |
| <b>3. 2025 年度 事故・障害に関する報告</b>     |    |
| (1) 運転事故 .....                    | 5  |
| (2) 輸送障害 .....                    | 5  |
| (3) 電気事故 .....                    | 6  |
| (4) 災害 .....                      | 6  |
| (5) インシデント .....                  | 6  |
| (6) 行政指導等 .....                   | 6  |
| <b>4. 安全確保のための具体的取り組み</b>         |    |
| (1) 本社・現業一体での問題等早期把握による事故防止 ..... | 7  |
| (2) 事故情報の確実な伝達と対策実施による再発防止 .....  | 9  |
| (3) 着実な教育・訓練の実施による資質の維持向上 .....   | 10 |
| (4) 設備面の安全対策の推進 .....             | 11 |
| 《参考》安全確保のための施設・設備 .....           | 13 |
| <b>5. 安全運行を支える日々の取り組み</b>         |    |
| (1) 線路の保守・管理 .....                | 21 |
| (2) 電気施設の保守・管理 .....              | 21 |
| (3) 車両の保守・管理 .....                | 21 |
| (4) 車両・施設の清掃 .....                | 22 |
| (5) 列車の安全運行 .....                 | 22 |
| (6) 従業員の健康管理 .....                | 23 |
| <b>6. ご利用のお客様、沿線の皆様とのつながり</b>     |    |
| (1) CS 推進の取り組み .....              | 24 |
| (2) 事故防止の取り組み .....               | 25 |
| <b>7. 伊豆急行からのお願い</b>              |    |
| (1) 踏切でのお願い .....                 | 27 |
| (2) ホームでのお願い .....                | 28 |
| (3) 電車内でのお願い .....                | 29 |
| (4) その他のお願い .....                 | 29 |

**安全報告書へのご意見募集**

## — ごあいさつ —

日頃より、伊豆急行線をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

当社は、「伊豆とともに生きる」の社是のもと、地域のお客様をはじめ伊豆にお越しになるお客様に安心して鉄道をご利用いただけるよう、「事故の未然防止に向けた安全体制の構築」、「異常時対応力の強化」、「職場風土改善の深化」を安全重点施策として掲げ、安全で安定した輸送の確保にむけ、全社一丸となって取り組んでおります。

2025年度は、運転事故はありませんでしたが、大雨などの自然災害による輸送障害（※）が8件発生しました。また、2026年6月には、台風6号の影響により、線路内に大量の土砂が流入し、4日間にわたる運行休止を余儀なくされるなど、当社線をご利用されるお客様に多大なるご迷惑をおかけしたことをお詫び申し上げます。

昨今は、自然災害が激甚化する傾向にあり、南海トラフ地震や相模トラフ地震など大規模地震の発生が想定されているほか、線状降水帯による大雨被害も全国各地で発生していることから、これらの自然災害に対する安全対策の強化が急務であると認識しています。

当社では、耐震補強工事や法面防護工事などの安全投資を計画的に実施しているほか、沿線市町、警察、消防などの関係機関との連携による、安全管理体制の構築や、係員の対応力の強化に取り組むなど、ハード・ソフトの両面において、災害対策の深化に努めています。

伊豆急行線は、2026年12月で開業65周年を迎えます。伊豆を訪れるお客様を笑顔でお迎えするために、全社員一丸となって、安全で安心してご利用いただける鉄道会社を目指してまいります。

2025年度の当社の安全に関する取り組みにつきましては、本報告書をご一読いただき、貴重なご意見をお聞かせくださいますよう、お願い申し上げます。

（※）輸送障害とは、運転事故以外で発生した列車の運休または30分以上の遅延

2026年9月

伊豆急行株式会社

取締役社長 清水栄一

## 1. 安全に関する基本方針

当社では、安全に関する基本的な考えを「安全方針」に定め、この考えに沿って輸送の安全を確保するために当年度に実施する具体的な取り組み内容を「安全重点施策」として定めています。

### 安全方針

「安全の確保」は、お客様に対する鉄道事業の最大かつ最重要の責務である。その安全は、従業員一人ひとりがルールを遵守し、基準作業を確実に遂行することによって支えられている。

私たちは鉄道事業者としての誇りを持ち、本社と現業および現業間の双方向コミュニケーションをしっかりと行い、安全の障害となる問題を一体となって速やかに解決し、お客様に対する責務を誠実に果たす

取締役社長

### 安全目標

責任事故 0（ゼロ）の継続

安全投資の確実な実施

### 2026年度 安全重点施策

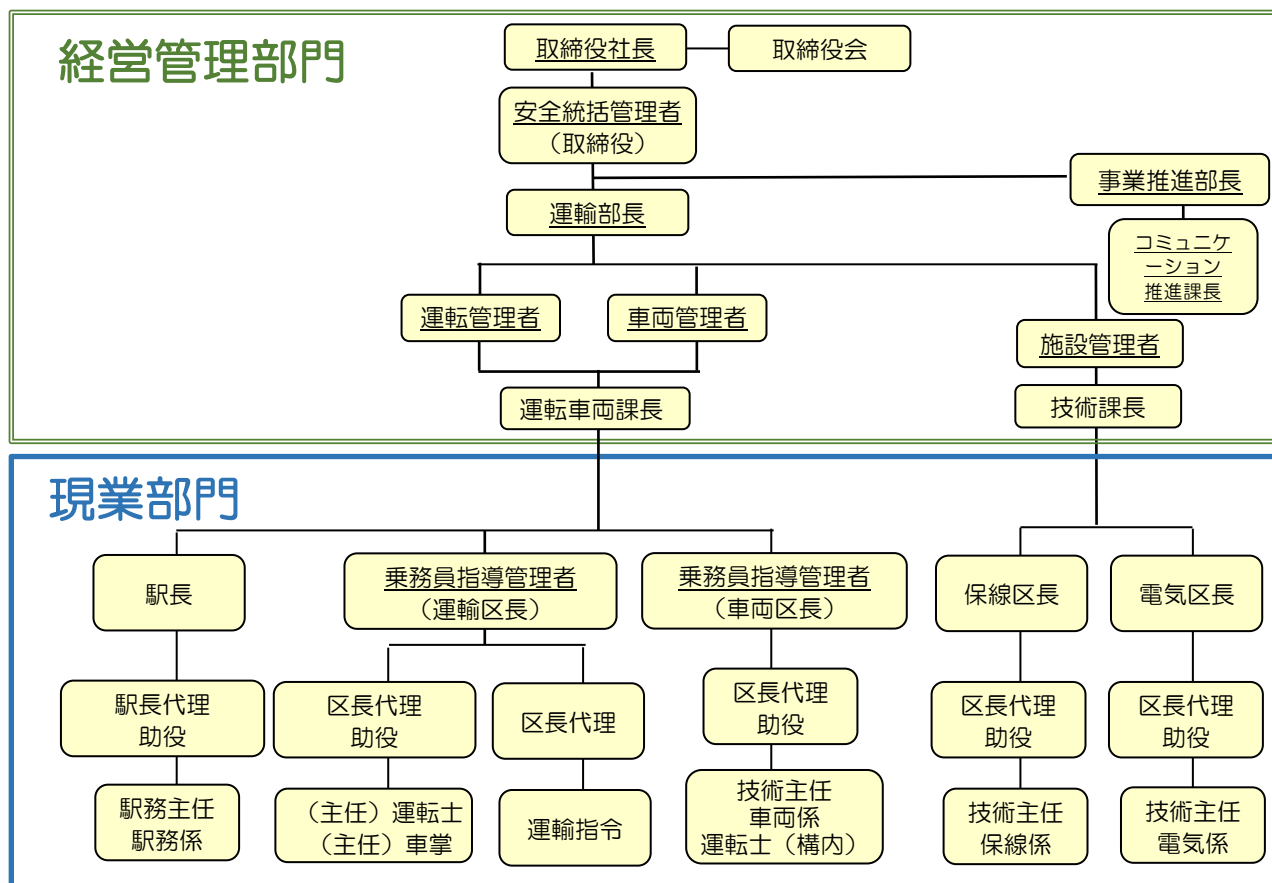
1. 事故の未然防止に向けた安全体制の構築
  - ・新技術等を活用した業務内容の適正化
  - ・人的リソースの確保と人材育成体制の構築
  - ・ヒューマンエラーや思い込みによる不安全行動の撲滅
2. 異常時対応力の強化
  - ・安全性向上のための投資計画立案と実行
  - ・有事に備えた外部機関等との連携強化
  - ・実体験を踏まえた災害時対応の深化
3. 職場風土改善の深化
  - ・相互理解を深めるためのコミュニケーション円滑化
  - ・社員からの提案・挑戦へのサポート
  - ・ヒヤリ・ハット/気づき/成功体験の収集と活用

## 2. 安全管理体制と方法

### (1) 安全管理体制図

取締役社長を頂点とする安全管理体制を構築し、各責任者の輸送の安全確保に関する責任・権限を明確にしています。

2026年4月現在



| 責 任 者         |      | 役 割                                                                  |
|---------------|------|----------------------------------------------------------------------|
| 取締役社長         |      | 輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う                                                |
| 安全統括管理者（取締役）  |      | 輸送の安全の確保に関する業務を統括する                                                  |
| 運輸部長          |      | 列車および車両（以下「列車等」という。）の運転、鉄道車両、鉄道施設に関する事項を統括する                         |
| 事業推進部長        |      | 安全管理体制の構築・改善のための取り組みおよび輸送の安全の確保に関する投資計画、予算計画、要員計画その他必要な計画に関する事項を統括する |
| コミュニケーション推進課長 |      | 安全管理体制の構築・改善のための取り組みを進める                                             |
| 運転管理者         |      | 列車等の運転に関する事項を管理する                                                    |
| 施設管理者         |      | 鉄道施設に関する事項を管理する                                                      |
| 車両管理者         |      | 車両に関する事項を管理する                                                        |
| 乗務員指導管理者      | 運輸区長 | 運転士の資質の保持に関する事項を管理する                                                 |
|               | 車両区長 | 構内運転士の資質の保持に関する事項を管理する                                               |

## (2) 安全管理の方法

安全を最優先とする企業文化の醸成を図るため、単に安全対策の実施にとどめることなく、その対策の有効性を評価・改善し、さらなる安全性の向上を可能とするため、「PDCAサイクル」を確実に回していくことで継続的改善を推進するという考え方をもとに、安全管理体制を構築しています。



### ① 安全管理に関する会議の開催

運輸部門（本社・現業）および管理部門の責任者による事故防止会議を毎月開催し、当社で発生した輸送障害\*等の原因について情報共有するとともに、分析・検証を行うことにより、



【毎月開催される事故防止会議】

事故の未然防止および再発防止に努めています。また、他社で発生した事故やインシデントを当社に置き換えて想定し、現状や対策の報告を行うことや、ヒヤリ・ハット情報を共有することにより類似事故等の防止に努めています。

なお、毎回経営トップが同会議に出席し、安全管理体制の確認および安全に関して直接指示できる体制を整えています。

※輸送障害：運転事故以外で発生した列車運休または30分以上の列車遅延

### ② 事故・災害時の緊急体制

事故や災害等が発生した場合、または台風・地震等の災害が予想される場合には、会社規程に基づいた対策本部を設置するなど、状況に応じた体制をとり、対応にあたります。

### ③ 安全管理体制の検証

当社は、安全管理体制が継続的に機能するために、多角的な検証体制を確立しています。内部監査員による内部安全監査や事故防止会議等を定期的実施し、安全に関する取り組み（PDCAサイクル）が確実に機能しているかを確認します。

同時に、経営層および監督者による現場巡視を実施し、現場の実状を直接確認することで、計画と現場の実行状況のかい離を把握しています。これら検証活動により発見された課題は、改善および見直しすることにより、安全管理体制のさらなる向上に努めてまいります。



【安全統括管理者による現場巡視】

### 3. 2025年度 事故・障害に関する報告

#### (1) 運転事故（列車が衝突、脱線、火災を起こした事故など）

2025年度における運転事故はありませんでした。

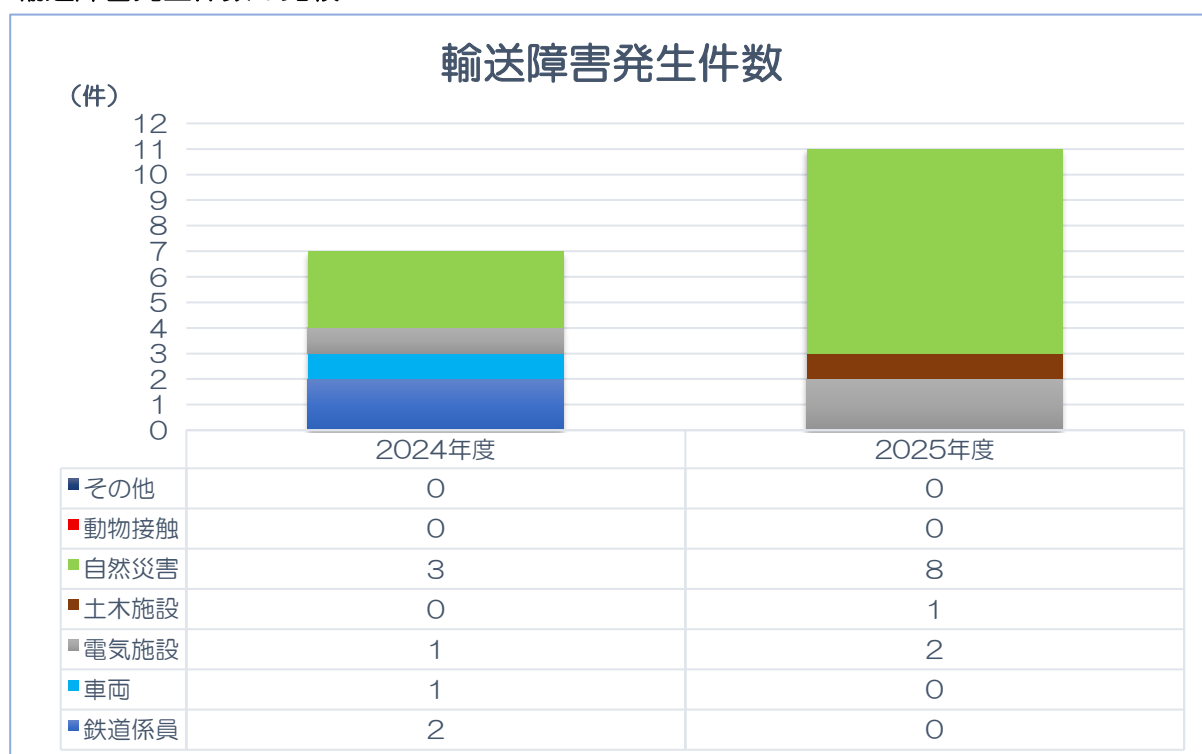
#### (2) 輸送障害（運転事故以外で発生した運休または30分以上の遅延）

2025年度の輸送障害は計11件発生し、前年度から4件増加しました。主な要因は自然災害によるものであり、近年の気象変化の影響が顕著に表れる結果となりました。

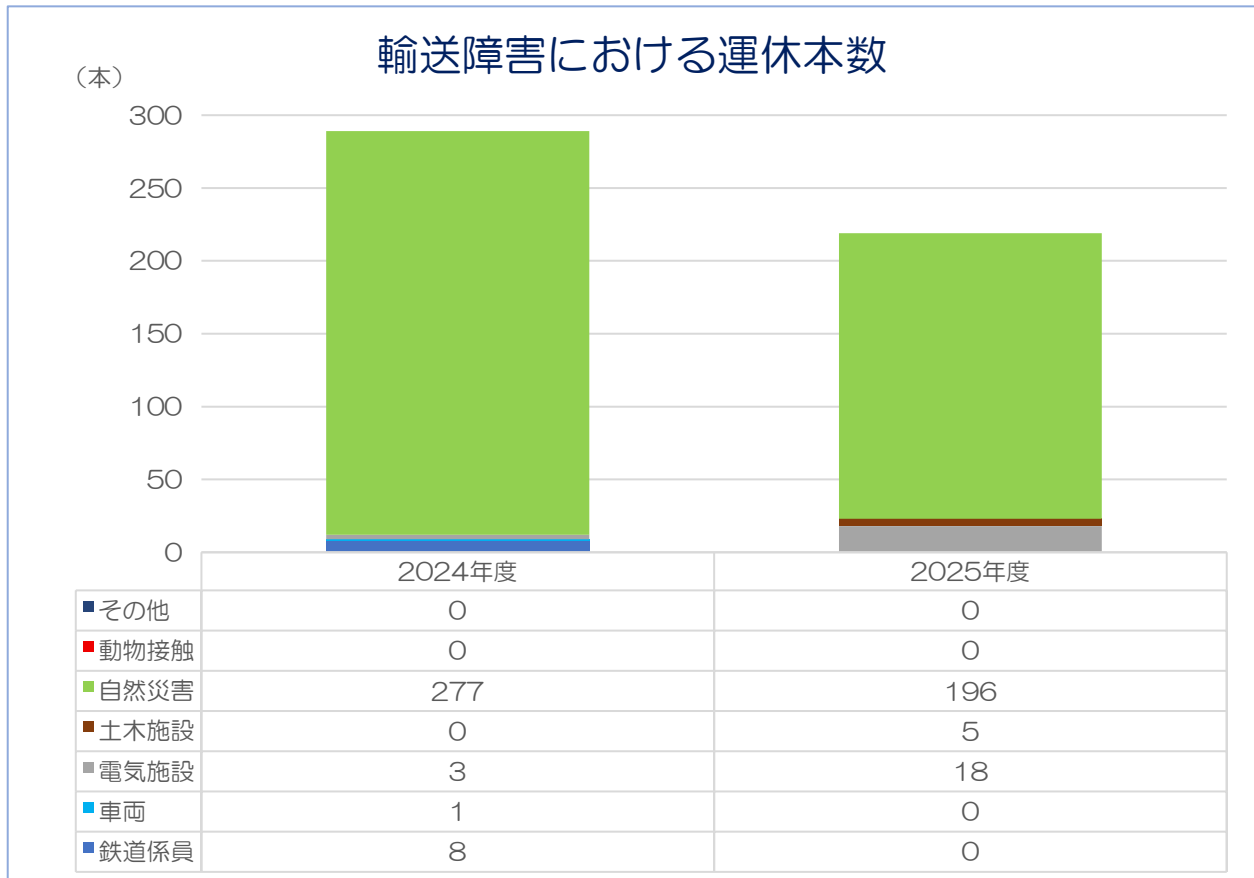
##### ① 輸送障害の詳細

| 種 類  |  | 発生日        | 事 象             | 運休本数 |
|------|--|------------|-----------------|------|
| 電気施設 |  | 2025.04.10 | 軌道短絡による運転見合せ    | 6    |
|      |  | 2025.10.12 | 軌道短絡による運転見合せ    | 12   |
| 土木施設 |  | 2026.02.06 | 漏水導水板垂下による運転見合せ | 5    |
| 自然災害 |  | 2025.05.02 | 降雨による運転見合せ      | 17   |
|      |  | 2025.05.11 | 倒木による運転見合せ      | 16   |
|      |  | 2025.07.30 | 津波警報発令による運転見合せ  | 50   |
|      |  | 2025.09.05 | 降雨による運転見合せ      | 65   |
|      |  | 2025.12.06 | レール結露による列車遅延    | 0    |
|      |  | 2026.01.13 | 倒木による運転見合せ      | 2    |
|      |  | 2026.02.08 | 降雪による運転見合せ      | 38   |
|      |  | 2026.03.07 | 倒木による運転見合せ      | 8    |

##### ② 輸送障害発生件数の比較



### ③ 輸送障害における運休本数の比較



#### (3) 電気事故（電気施設の故障等により、死傷者を生じた事故など）

2025年度における電気事故はありませんでした。

#### (4) 災害（台風などの自然災害により、鉄道施設、車両に生じた被害）

2025年度における災害はありませんでした。

#### (5) インシデント（運転事故が発生するおそれがあると認められる事態）

2025年度におけるインシデントはありませんでした。

#### (6) 行政指導等

2025年度における行政指導等はありませんでした。

## 4. 安全確保のための具体的取り組み

### (1) 本社・現業一体での問題等早期把握による事故防止

#### ① 経営陣による現場巡視

取締役社長をはじめとする経営陣が、定期的に鉄道施設および現業職場を巡視しています。また、巡視先では従業員との意見交換を通じて安全管理の実施状況を確認しています。



【経営陣による線路巡視】



【経営陣による現業巡視】

#### ② 講習会等への参加

経営陣および安全管理部門担当者が安全シンポジウムや東急安全の日などに出席しました。東急安全の日では、講師による講演やトークセッションにより、安全性向上にむけた取り組みをご紹介いただくなど、安全管理体制構築への姿勢について改めて学びました。



【安全シンポジウム 2025】

#### ③ 安全統括管理者による法定検査実施状況の確認

安全統括管理者が、現場で実施される各種法定検査に立ち会い、必要な検査が実施基準に定められているとおり行われていることを確認しました。



【電気設備法定検査の立ち会い】

#### ④ ヒヤリ・ハット情報の収集および共有

事故や障害等の未然防止のため、従業員等からヒヤリ・ハット情報や事故の芽となる気づき等の安全情報の収集に取り組んでいます。収集した情報は、本社・現業および現業職場間で共有し、対策等を講ずるとともに、同情報を事故防止会議の定例議題とすることにより、事故等の未然防止に努めています。

#### ー ヒヤリ・ハット報告の対策事例 ー

##### ● 報告内容

伊豆稲取駅で電動車いす2台を2番線ホームに案内中に、補助輪が踏切内の溝に入り込み、かなり重かった為、持ち上げるのに時間がかかりヒヤリした。

(2025年10月のヒヤリ・ハット報告)

##### ● 対策：改修工事を実施



## (2) 事故情報の確実な伝達と対策実施による再発防止

### ① 事故等発生時の情報伝達・招集体制

運輸指令は運行管理システムで全線の列車運行状況を、電力指令は電力管理システムで全線の送電状況を、それぞれ常時監視しています。事故や障害等が発生した場合は、その情報を運輸指令から直ちに各列車および本社を含む関係職場に伝達し、迅速な初動対応を図る体制を整備しています。

あわせて、ビジネスチャットツールを活用した緊急連絡網を構築し、従業員への正確かつ迅速な情報伝達と招集体制を整えています。このシステムにより、有事の際に必要な人員を最短時間で現地に集結させるなど、事態への対応能力を最大限に発揮する態勢を確保しています。



### ② 事故および災害事例の掲出



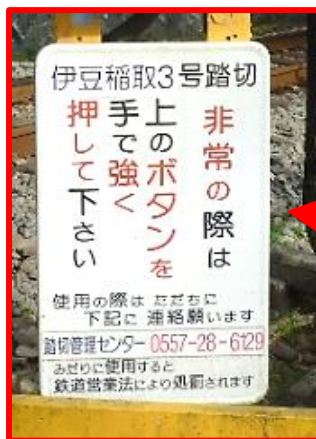
【事故・災害事例パネル】

現在の安全に関するシステムおよび設備は、これまで当社で発生した事故を教訓として成り立っていることについて、係員に認識させるとともに、過去の事故や災害を風化させないため、事故・災害事例パネルを本社および現業事務所に掲出しています。

### ③ 踏切管理センター

踏切で事故や悪戯等が発生した場合の連絡先として、踏切管理センターを設置し、24時間対応できる体制をとっています。

※ 緊急時の連絡先（踏切管理センター）は、当社線の踏切に掲出されています。



### （３） 着実な教育・訓練の実施による資質の維持向上

#### ① 講習会等による教育・訓練の実施



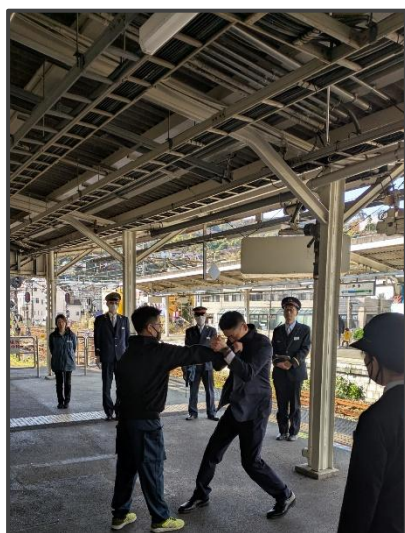
駅・運輸区合同訓練

教育訓練計画に基づき、定期的に講習会等による教育・訓練を実施し、事故や障害が発生した場合でも安全・確実・迅速な対応ができるよう、技能や知識の向上を図っています。

2025 年度は、AED 講習会、テロ対応訓練、脱線復旧訓練など、多様な想定に対応した訓練を実施するとともに、関係機関との連携のもと実践的な訓練の充実に取り

組みました。これらの訓練を通じて、現場従業員の技能向上と対応力強化に努めています。

机上の知識にとどまらず、実際の状況に即した判断力と行動力を身につけることを重視しており、有事の際に迅速かつ適切に対応できる体制の強化を図りました。



— テロ対策訓練 —  
(伊東駅)



— レールバンダー訓練 —  
(保線区)



— 異常時対応訓練 —  
(駅・運輸区)



— AED 講習会（技術部門） —



— 脱線復旧訓練（車両区） —

## ② 防災訓練の実施

大規模地震防災訓練を９月に実施し、津波危険区域を想定した訓練のほか、ハイブリッド車からの電源供給による指揮本部設営、ビジネスチャットツールを活用した情報伝達体制の構築、および賀茂地域局など関係機関との連携体制の強化に取り組みました。

本訓練を通じ、有事における組織全体の即応体制の実効性を確認することができました。



## (４) 設備面の安全対策の推進

### ① 施設等の更新・改良

2025 年度は設備投資総額約 12 億円のうち、安全関連投資として約 9 億円を投入し、軌道保守の効率化と精度向上を図るため、軌道保守車両マルチプルタイタンパーを導入したほか、自動列車停止装置（ATS-P 型）の全線更新、また、法面防護工事をはじめとした土木構造物の安全対策を計画的に実施するなど、安全運行を支える基盤整備を推進しました。



【マルチプルタイタンパー（愛称：ナイトいずきゅん）】



【富戸トンネル上口法面防護工事進捗状況】

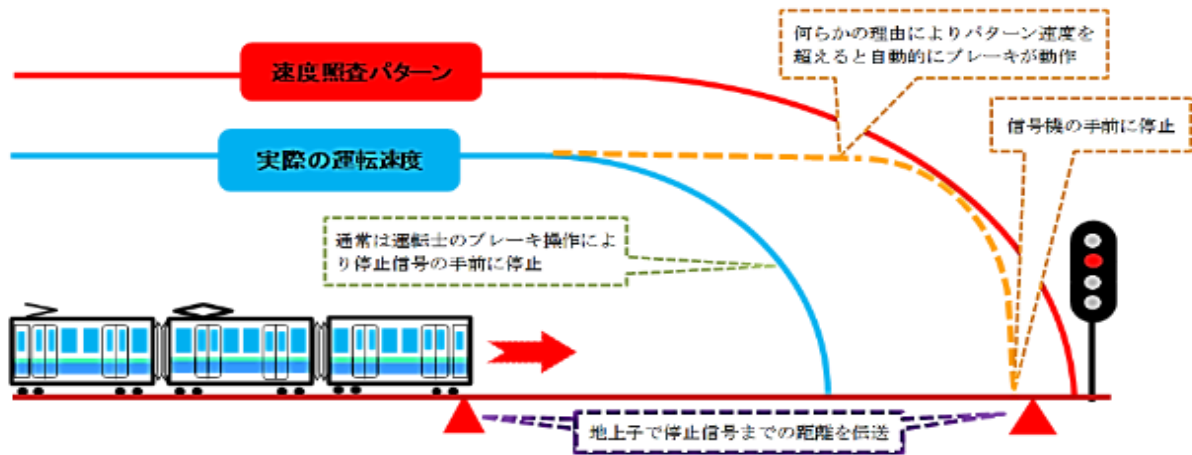


【谷津第4橋梁付近法面補強工事】

## ② 列車走行の安全性向上

### ◆自動列車停止装置更新工事

従来から使用されている ATS-S 型から、より高度な機能を持った ATS-P 型への更新工事が完了しました。ATS-P 型は、地上装置からの情報に基づいて、車上装置が「停止信号までの距離に応じた許容速度（パターン速度）」を算出し、列車速度がこれを超えた場合に自動的にブレーキを動作させます。



## ③ 第3・4種踏切道への対応

2026年3月に第4種踏切道に対して簡易遮断機（13踏切 26基）の設置工事が完了しました。引き続き、第4種踏切の利用実態の把握に努めるとともに、利用頻度の少ない箇所については廃止を含めた検討を行い、地権者や自治体との協議を重ねてまいります。

※第3種踏切とは警報機のみ設置されている踏切。

※第4種踏切とは警報機も遮断機もない踏切。



【簡易遮断機（片瀬白田 1 号踏切）】

## ④ 踏切障害物検知装置（センサー）の新設

蓮台寺 1 号踏切に『2D レーザーセンサー式障害物検知装置』を新設しました。伊豆急行線内で最も長い踏切道である当踏切に、踏切道内の自動車などの支障物を自動的に検知し、運転



【蓮台寺 1 号踏切と障害物検知センサー】

士に危険を知らせる新たな保安装置を導入することで、踏切の安全性を大幅に向上させることができました。この装置は、レーザー技術を活用して踏切内の障害物を高精度で検知し、保安度の向上を実現します。

## 《参考》 安全確保のための施設・設備

### ① 災害対策

#### ◆津波対策

津波対策として、高台への避難が困難な海岸線で列車が緊急停止した場合のお客様の避難ルートの整備に取り組んでいます。片瀬白田駅～伊豆稲取駅間の2か所に緊急避難通路を設置し、津波発生時に迅速かつ安全に高台への避難が可能となる避難ルートを確認しています。

また、駅構内に設置したデジタルサイネージを活用した津波避難案内の充実を図るとともに、線路沿いの複数箇所に津波避難看板を設置し、お客様および従業員に対する津波避難に関する情報提供と啓発に取り組んでいます。これらのハード・ソフト両面の対策を通じ、津波避難区域における防災体制のさらなる強化に努めてまいります。



【第1 緊急避難通路】



【第2 緊急避難通路】



【多言語の注意看板】



【線路内侵入防止用の囲い（鍵つき）】



【駅設置のサイネージによる津波避難案内】



【線路沿いの津波避難看板】

#### ◆地震対策

地震発生時の運転規制に用いる指標として、地震による構造物の被害との関連性が高く、線路構造物の被害をよりの確に予測できるSI値（スペクトル強度）を採用し、運用しています。



【沿線 4 地点に設置されている地震計】

震度の計測：沿線4地点に地震計を設置し、SI値を計測しています。SI値が規制値を超えた場合は、運転規制および線路点検を実施します。

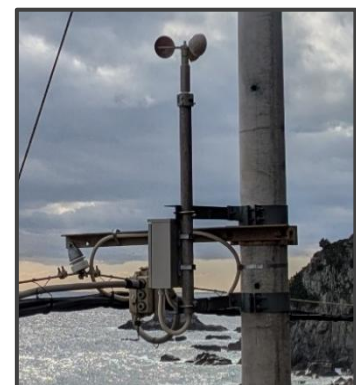
緊急地震速報：気象庁が配信する緊急地震速報を活用し運輸指令から全列車に緊急停止信号を送信し、列車の停止手配をとります。

#### ◆強風対策

沿線9地点に風速計を設置し、風速を計測しています。風速が規制値を超えた場合は、列車の運転規制を実施します。

#### — 強風による運転規制表 —

|                      |      |
|----------------------|------|
| 風速 25m/s 以上          | 運転中止 |
| 風速 20m/s 以上 25m/s 未満 | 運転規制 |



【沿線に 9 地点に設置されている風速計】

### ◆降雨対策

雨量規制に用いる指標として、ゲリラ豪雨など近年の気象状況の変化に対してより適合し、機動的かつ適切に土砂災害発生リスクに対応できる実効雨量を採用しています。

実効雨量は、降った雨が時間の経過とともに浸透・流出することで変化する土中の水分に相当する量であり、土砂災害との関連性がより高い指標です。

雨量の計測：

沿線12地点に雨量計を設置し、降雨量を計測しています。実効雨量が規制値を超えた場合は、列車の運転規制および線路警戒を実施します。



【沿線12地点に設置されている雨量計】

### — 降雨による運転規制しきい値 —

| 運転規制   |        |             | 運転中止   |         |             |
|--------|--------|-------------|--------|---------|-------------|
| 短指標    | 中指標    | 長指標※        | 短指標    | 中指標     | 長指標※        |
| 38 ㍉以上 | 85 ㍉以上 | 180～228 ㍉以上 | 50 ㍉以上 | 103 ㍉以上 | 214～271 ㍉以上 |

※長指標は、地層および深層崩壊のレベル評価等を参考に4区分にしている。

地震、強風、降雨などの気象状況は、運輸指令において常時監視をしています。

運転規制値に達した場合には、自動配信メールにより関係従業員に通知し、運転規制を行うなど、列車の安全運行に努めています。

### ◆落石対策

沿線法面の落石対策として、全線12箇所に落石検知装置を設置し、運輸指令において常時監視をしています。また、その他の必要箇所に落石防護フェンスを設置するとともに、定期的な法面点検を実施することで、落石の発生予防と早期発見に努めています。



【落石防護フェンスに敷設している落石警報線】



【落石警報機】

### 落石検知装置とは

線路沿線の法面などからの落石等を検知すると、落石警報機の5つの赤色灯が時計回りに点滅しながら巡回し、同箇所へ接近してくる列車と運輸指令に異常の発生を知らせる装置。



【落石防護フェンス】



【落石防護覆い】



【落石受けフェンス】

## ② 車両の安全対策

### ◆非常通報装置

列車内で急病人や緊急が発生した場合に乗務員に通報できるよう、全車両に非常通報装置を設置しています。



【非常通報装置】

### ◆車両間転落防止用幌

お客様がホームと車両の間に転落することを防止するため、中間車両の間に幌を設置しています。



【車両間転落防止用幌】

### ◆緊急列車停止装置（E B装置）

当社の2100系、8000系、3000系ならびに当社に乗り入れるJR車両のすべての編成で、列車運転中に運転士の体調が急変した場合、自動的に非常ブレーキを動作させ、列車を緊急停止させる保安装置を搭載しています。

### E B装置とは（emergency brake system）

運転操作が1分間行われないことを検知すると警報ブザーが5秒間鳴動し、その間に運転操作またはリセット扱いが行われなかった場合に自動的に非常ブレーキが動作する装置。

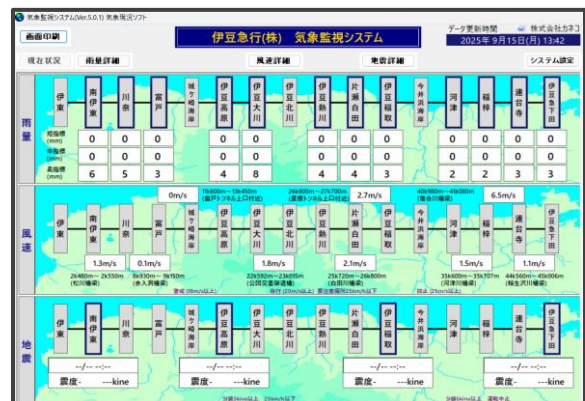
## ③ 列車運行の安全対策

列車の運行を常時監視することにより、タイヤが乱れた場合には通常運転に戻すための運転整理や事故等が発生した場合の緊急対応を行っています。

風速、雨量、地震などの気象データも運輸指令には速やかに入ることになっており、気象状況によっては運転速度を制限したり、運転を中止したりする運転規制を実施することにより、安全輸送を確保しています。



【運行管理システム】



【気象監視システム】

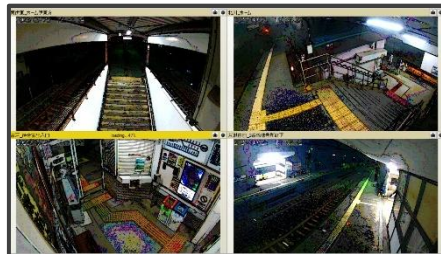
#### ④ 安全対策と啓発

##### ◆防犯およびテロ対策

防犯およびテロ対策の一環として、全ての駅の改札付近や待合室等に監視カメラを設置しています。このほかテロ対策に関する啓発ポスターをコンコースや改札付近等の目につきやすい場所に掲示、また、特定の期間に係員が「特別警戒中」腕章を着用して駅構内や列車内を巡回するなど、見せるテロ対策を実施しています。



【監視カメラ】



【監視モニター】



【テロ対策啓発ポスター】



【危険を知らせる SOS ポスター】

※日本民営鉄道協会提供

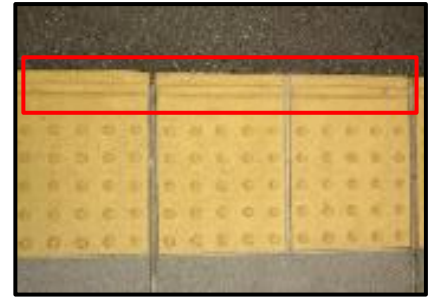


【危険物持込禁止ポスター】

※日本民営鉄道協会提供

#### ◆警告ブロック

各駅のホームに警告ブロックを設置し、安全性の向上を図っています。



【警告ブロックと内方線】

#### ◆車いす・ベビーカーへの注意喚起

ホームの傾斜による、車いすやベビーカーの列車接触およびホームから線路上への転落事故を防止するため、駅のホーム、駅に設置されているエレベーターの乗降口やエレベーター内等に注意喚起文を掲出しています。



【注意喚起文】

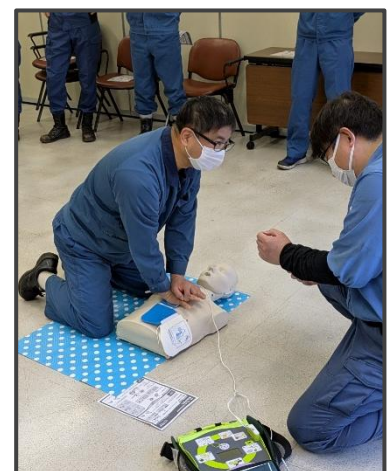


#### ◆AED の設置

急病人等の救命救急に迅速対応できるよう、伊豆高原駅、伊豆熱川駅、伊豆稲取駅、河津駅、伊豆急下田駅の特急停車駅にAED（自動体外式除細動器）を設置し、係員の訓練を実施しています。



【配備されている AED】



【訓練の様子】

### ⑤ 踏切の安全対策

#### ◆障害物検知装置

踏切内の障害物をセンサーにより自動的に検知し、特殊信号を明滅させ、接近してくる列車の運転士に対して、踏切内に異常があることを知らせます。



【踏切障害物センサー】

#### ◆踏切非常ボタン

踏切内でトラブルが発生した場合、または見かけた場合など、踏切警報器付近に設置された「非常ボタン」を押すことにより、接近してくる列車の運転士に対して、踏切内に異常があることを知らせます。



【発光信号】



【非常ボタン】

#### 発光信号とは

特殊信号発光機の2つの赤色灯が点滅し、列車に異常の発生を知らせるためのもの。

#### ⑥ 獣害対策

伊豆急行線沿線において、鹿や猪が線路内に侵入し列車に接触することを防止するため、複合的な獣害対策に取り組んでいます。防獣柵を設置して線路への侵入を阻止するとともに、獣頻出区間には超音波による獣害対策装置を設置しています。また、獣頻出区間の第4種踏切道の一部では、地権者様のご協力のもとカーテンを設置して侵入防止措置を講じています。

夜間運行時には獣頻出区間の徐行運転を実施し、列車衝突のリスクを軽減する対策を実施しています。



【防獣柵】

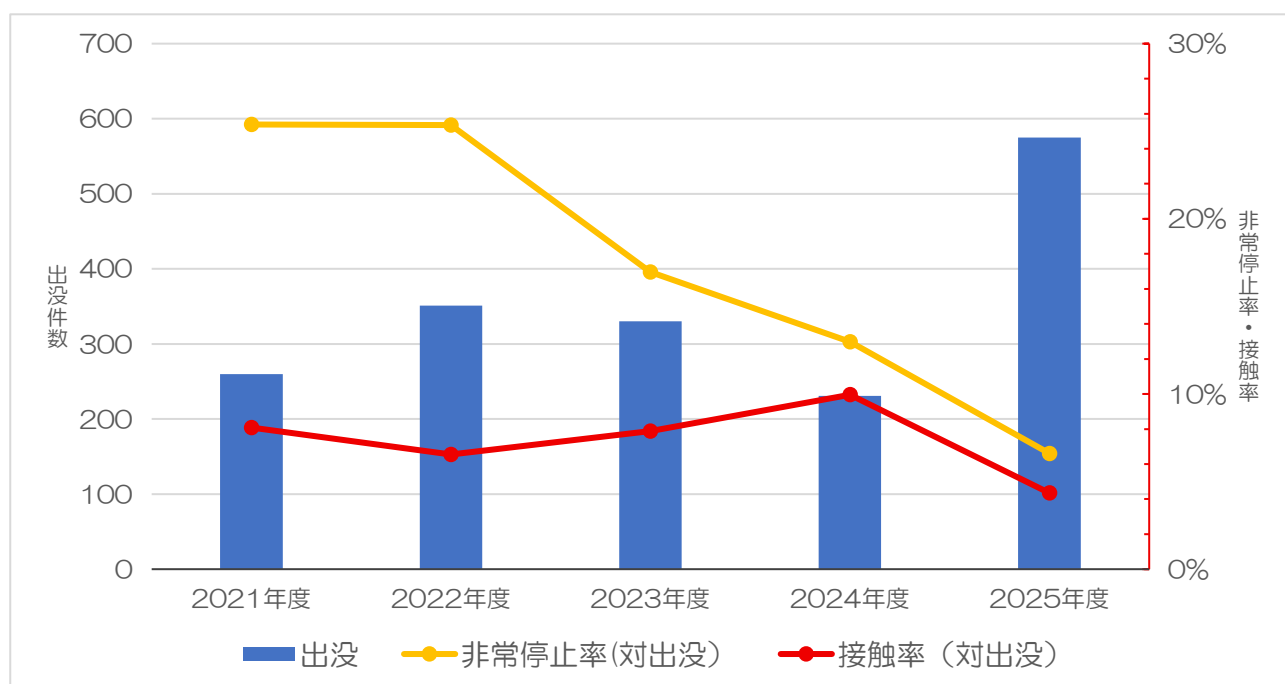


【超音波による獣対策装置】



【獣侵入防止カーテン】

# ⑦ 獣害対策の実績



|            | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 出没         | 260    | 351    | 330    | 231    | 575    |
| 非常停止       | 66     | 89     | 56     | 30     | 38     |
| 非常停止率(対出没) | 25%    | 25%    | 17%    | 13%    | 7%     |
| 接触         | 21     | 23     | 26     | 23     | 25     |
| 接触率 (対出没)  | 8%     | 7%     | 8%     | 10%    | 4%     |

## 5. 安全運行を支える日々の取り組み

### (1) 線路の保守・管理（保線区）

保線係員は、安全で安定した運行を支える基盤として、線路および法面などの沿線構造物を常に良好な状態に保つため、計画的な点検・確認と保守作業に取り組んでいます。徒歩による巡回点検のほか、列車添乗による走行状態での確認を実施し、線路状態の変化を早期に発見する取り組みを行っています。



【ポイント交換工事】

### (2) 電気・信号施設の保守・管理（電気区）



【変電設備の点検】

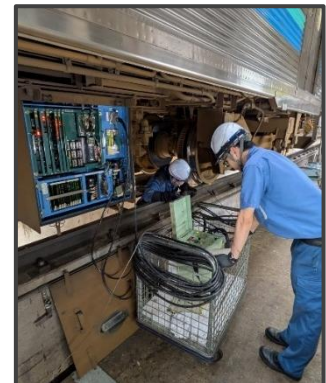
電気係員は、鉄道施設への、安定した電力供給の維持に取り組んでいます。沿線に配置された7箇所の変電設備および电路設備に対して定期的な点検・補修を実施し、電力供給システムの健全性を確保しています。また、転てつ器等の信号保安装置、踏切保安装置、列車無線など、安全運行に必要な不可欠な各種保安装置の保守も実施しています。

### (3) 車両の保守・管理（車両区）

車両係員は、安全快適な列車運行を維持するため、伊豆高原駅構内の車両基地で車両機器の機能試験、各種定期検査、および改良工事を計画的に実施し、列車走行性能と車内環境の整備に努めています。



【絶縁抵抗試験】



【ATS—P 機能検査】

#### (4) 車両・施設の清掃（清掃班）



【リゾート21 外板清掃】

清掃班は、お客様に清潔で快適な乗車環境を提供するため、伊豆高原駅構内で車両の外板清掃および室内清掃を行っています。また、伊豆急下田駅構内の清掃業務を実施し、駅施設の衛生管理と美観維持に努めています。

#### (5) 列車の安全運行（運輸区・駅）

◆乗務員は乗務前に、監督者から健康状態の確認およびアルコール検査を受けるとともに、乗務点呼により運転取り扱いに関する指示事項や注意点、変更点などを確認し、安全運行の確保に努めています。監督者は定期的に乗務員に対する運転台添乗を実施することで、正則作業の実施状況を確認し、運転技能と安全意識の維持向上に取り組んでいます。



【乗務点呼】



【信号担務者訓練】

◆駅係員は、列車運行管理システムに異常が発生した場合、各駅で信号を手動により制御しています。このような異常時に備えて、定期的に信号担務者による訓練を実施しています。

## (6) 従業員の健康管理

### ◆出勤点呼時のアルコール検査および健康状態の確認

運輸区、車両区、保線区、電気区では、顔画像保存タイプのアルコール検知器を使用して、検査情報をデータ管理しています。担当係員は、始業前に管理者と対面で検査を行い、管理者



が直接各係員の健康状態を把握することにより、安全の確保に努めています。そのほかの従業員に対しても社有車運転前にアルコール検査を実施し、交通従事員としての責務を果たしています。

### ◆SAS（睡眠時無呼吸症候群）検査

睡眠時無呼吸症候群対策として、列車を運転する全ての運転士に対して、簡易診断装置による検査を定期的の実施することにより、同症候群に起因する事故の防止に役立っています。

※ 伊豆急グループ公式 YouTube チャンネルにて、伊豆急行線の安全運行を支える電気係員による保守作業の様子を公開しています。

URL : <https://youtu.be/PVCWhH2tWiw>



【QRコード】

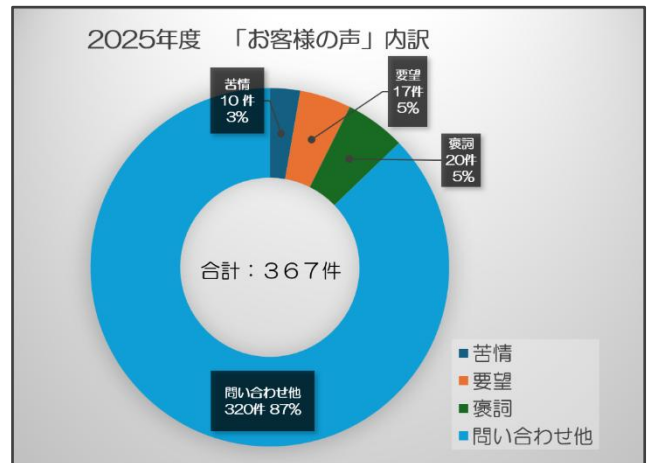


## 6. ご利用のお客様、沿線の皆様とのつながり

### (1) CS推進の取り組み

#### ① 「お客様の声」に対する取り組み

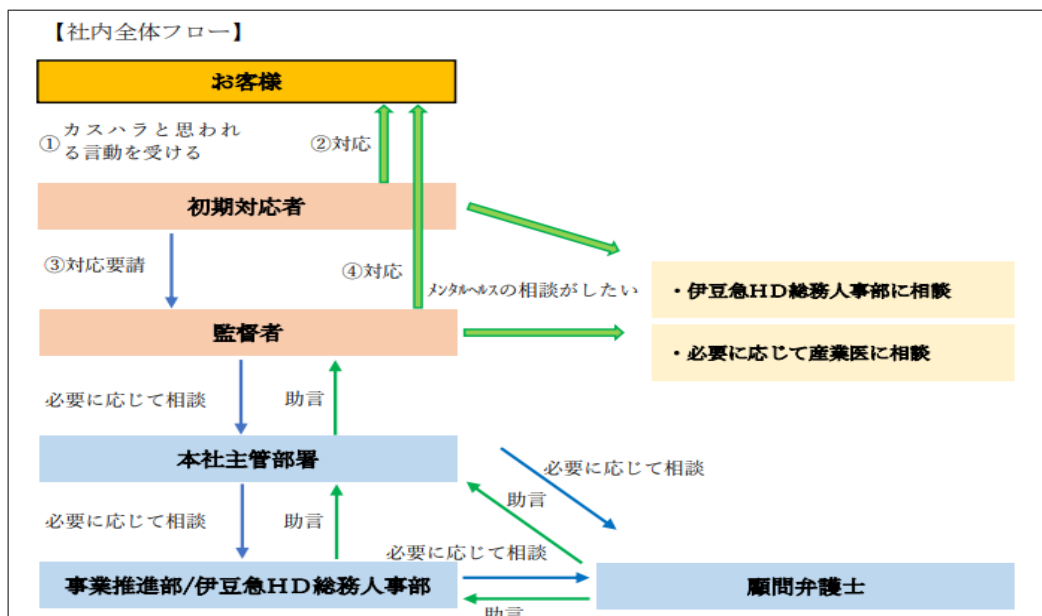
当社では、ホームページよりご利用いただける「お客様の声フォーム」などを通じて、ご利用のお客様や沿線にお住まいの皆さまの「声」を収集し、貴重なご意見を経営に反映させるよう積極的に取り組んでいます。



#### 「カスタマーハラスメント対応ガイドライン」の制定について

一部のお客様によるカスタマーハラスメントに該当する行為に対し、毅然とした対応をとり従業員が安心して働ける環境を確保することを目的とし、「カスタマーハラスメント対応ガイドライン」を制定しました。

当社は、お客さまなどからのクレーム・言動のうち、要求内容の妥当性に照らして、当該要求を実現するための手段・態様が社会通念上不相当なものであって、当該手段・態様により、係員の就業環境が害されるものをカスタマーハラスメントと定義しています。



## (2) 事故防止の取り組み

### ① 踏切事故防止に関する取り組み

◆沿線小学校の新入生を対象に、踏切安全に関する啓発グッズを配布しています。また、会社見学に訪れた児童や園児に踏切を渡る際の注意事項が記載されたグッズを配布し啓発に努めています。



【注意事項が記載されたレジャーシート】

※日本民営鉄道協会提供



【春の全国交通安全運動（伊東駅構内）】

◆春・秋の全国交通安全運動期間中、駅頭または沿線の主な踏切において、ＪＲ東日本、東海バスや警察と合同で、駅ご利用の皆さまおよび踏切を通行する皆さまに、啓発グッズを配布しながら踏切事故防止へのご協力等をお願いする活動を行っています。

また、駅および列車内で踏切事故防止へのご協力をお願いする放送を行うほか、列車内に踏切事故防止のお知らせを掲出しています。

### ② 駅ホームでお声掛けを推進

鉄道をご利用のお客様が、安全で、安心して駅等の施設をご利用いただけるよう、お体の不自由なお客様やお困りのお客様に、駅係員からお声掛けを行っています。視覚障がいをお持ちのお客様に対するマニュアルを作成し、積極的に声掛けやサポートを行うとともに、思いやりのある環境づくりに向け、ご利用のお客様どうしてもお声掛けいただくよう働きかけを行いました。今後も、多くのお客さまに安心して施設をご利用いただけるよう「声掛け・サポート」について取り組んでまいります。

### ③ 沿線にお住いの皆様に対する安全・安心への取り組み

#### — 「こども110番の駅」に対する取り組み —

登下校時を中心に、こどもたちを犯罪から守るため、窓口営業を行っている駅に「こども110番の駅」の表示を掲げ、より一層安心してご利用いただける駅づくりに取り組んでいます。

駅係員は、不審者等から逃れるなど、駅に逃げ込を保護するとともに、110番通報などを行います。

【「こども110番の駅」の表示】



### － 「はいかい高齢者等」に対する取り組み －

はいかい等認知症高齢者の問題が全国的に増える中、伊東市・東伊豆町で取り組んでいる「あんしん見守りネットワーク」に参画し、地域と連携して情報を共有し、徘徊する高齢者を認めた場合には、警察等の関係機関に速やかに連絡することにより、鉄道事故やその他の不慮の事故等を未然に防ぐことができるよう取り組んでいます。今後もこのネットワークを広げて安全・安心できる環境づくりに努めてまいります。



【「あんしん見守りネットワーク」声掛け訓練の様子】

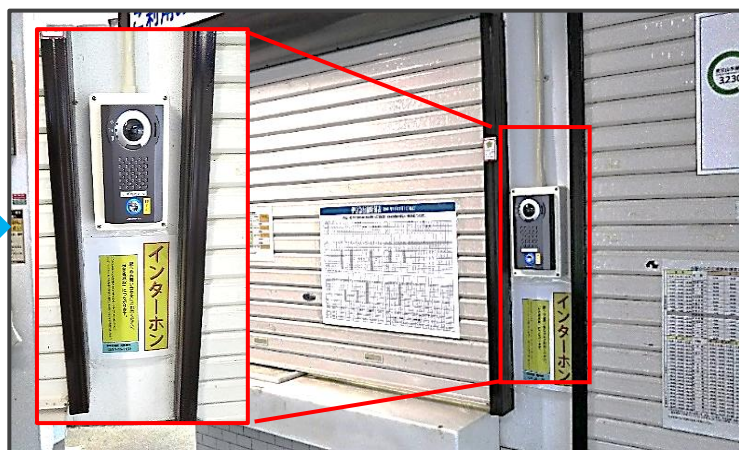
### － 終日無人駅および駅窓口営業時間外に対する取り組み －

現在、当社線には終日無人の駅と時間帯によって無人の駅が合計で13駅あります。無人駅を安心してご利用いただくために、デジタルサイネージを設置して、列車の運行に関する情報等をお知らせしています。また、きっぷのご精算など駅ご利用に関するお問い合わせ等については、駅の改札口付近に設置しているインターホンにて、管理駅の係員がご案内しています。



【管理画面（管理駅）】

【相互通話】



【インターホン（伊豆北川駅）】

## 7. 伊豆急行からのお願い

### (1) 踏切でのお願い

#### 踏切警報機が鳴り始めた時

電車が接近しています。無理な横断は大変危険ですので、電車の通過を待ってから横断してください。

#### 踏切非常ボタンについて

- ・踏切で自動車が立ち往生するなど、線路を支障していることを急いで乗務員等に知らせたいときに使用してください。
- ・いたずらなど、非常の場合以外に使用しないでください。安全確認のため電車が遅れ、多くの人に迷惑をかけるおそれがあります。いたずらなどで使用すると法律により罰せられる場合があります。
- ・踏切非常ボタンを押した場合、踏切設備の異常、遮断かん折損等の情報をご連絡いただく際は、踏切警報機付近の看板に記載されている踏切名称「〇〇 △号踏切」をお知らせください。



【下田警察との踏切啓発運動】

### ★ 万が一、車が踏切内で止まった場合 ★

#### 《車が動く場合》

慌てずに遮断かんを押すように車をゆっくり前進させてください。遮断かんを押すことにより斜めに押し上がりますので、踏切内から脱出してください。

#### 《車が動かない場合》

近くの踏切非常ボタンを押して、列車を止めてください。

## (2) ホームでのお願い

### 駅ホームでお声かけを推進

電車をご利用のお体の不自由なお客様やお困りのお客様に係員から「お声かけ」をさせていただいております。また、ご利用のお客様どうしても、お体の不自由なお客様やお困りのお客様を駅や車内で見かけられましたら、お声かけをしていただき、思いやりのある環境づくりにご理解とご協力をお願いします。

### 歩きながらの携帯電話等のご使用について

駅やホームでのスマートフォン等の「ながら歩き」は、電車や他のお客様と接触やホームからの転落等のおそれがあり大変危険ですのでお控えください。また、スマートフォンの位置情報を活用したゲームアプリ等をご利用の際には、ベンチにお座りいただくか、ほかのお客様の妨げにならない場所に移動して立ち止まってからご使用くださいますようお願いいたします。

### 駆け込み乗車について

発車間際の駆け込み乗車は、大変危険ですのでおやめください。ドアに挟まれたり転倒やホームから転落するなどの大きな事故につながるおそれがあります。

### 線路に物を落とされた場合について

- ・駅係員にお知らせください。むやみに線路内に下りることは、電車との接触につながるおそれがあり大変危険ですのでおやめください。
- ・駅営業時間外の駅については、インターホンにて管理駅にご連絡ください。

### ベビーカー・車いす等ご利用のお客様へ

- ・駅・ホームでは、ホームには、雨水の水はけをよくする傾斜がついているため、ベビーカーや車いすが傾斜により動き出し、ホームから線路に転落したり、電車と接触したりするなどの事故につながるおそれがあります。ホームで電車を待つときは、線路と平行になるようお停めいただき、ブレーキをかけたうえで、目や手を離さないようにしてください。電車に乗車する際の転倒にもご注意ください。また、キャリーケースについても同様のおそれがありますので、目や手を離さないようにしてください。
- ・電車内では、電車は事故防止のために急停止するなど、急に揺れたりすることもあり、ベビーカーや車いすが動き出したり、転倒するなどの事故につながるおそれがあります。電車に乗っているときは、ブレーキをかけたうえで、目や手を離さないようにしてください。また、キャリーケースについても同様のおそれがありますので、目や手を離さないようにしてください。

### エスカレーター（伊豆高原駅）ご利用について

エスカレーター内の歩行については、おもわぬ事故の原因になりますので、おやめください。エスカレーターをご利用される際には、ベルトにつかまり黄色い線の内側にお乗りください。

### (3) 電車内でのお願い

#### ドア付近にご乗車した場合について

手やかばん等がドアに触れていると、ドアが開く際に戸袋に引き込まれ、おもわぬ怪我をする恐れがありますのでご注意ください。

#### 乗車中の安全について

電車はやむを得ず急停車することがあり、転倒などおもわぬ怪我をする恐れがありますので、乗車中はお座りになるか手摺や吊革におつかまりください。お年寄りの方、お体の不自由な方、妊婦の方、小さなお子様をお連れの方には、座席をおゆすりいただきますよう、お願いいたします。また、より多くのお客様にお座りいただくため、手荷物等は空いている席には置かず、お手元に置くか網棚等をご利用ください。

#### 小さなお子様連れのお客様へ

ホームでは、線路への転落などのおそれがあるため、お子様から目を離さないようお願いいたします。また、電車への乗り降りの際は、お子様と手をつなぎ、足元に十分ご注意ください。

#### 地震発生・津波警報発令時のお願い

地震発生時、津波襲来に備え、電車から高台へ短時間でお客様に避難していただくためには、乗務員の力だけでは限界があり、乗車中のお客様や地元にお住まいの方々のご支援が必要です。

電車からの降車補助および高台への誘導案内にみなさまのご協力をお願いします。

### (4) その他のお願い

#### 不審物等に気づいた場合について

駅・ホームおよび電車内で、持ち主のわからない荷物、迷惑行為、不審な行為にお気づきの方は、駅係員または乗務員にお知らせください。

#### 電車の運行を妨害する行為等の禁止

線路内に石や物を置くなど、電車の運行に支障となる行為は、電車の脱線など重大な事故につながるおそれがありますので、絶対におやめください。これらの行為を行った場合は法律により罰せられます。また、目撃された場合は、最寄り駅、踏切管理センターまたは警察にお知らせください。

### 線路への立ち入り禁止

電車と接触するといったおもわぬ事故につながるほか、電車が遅れ、多くの人に迷惑をかけるなどのおそれがありますので、踏切以外の場所を横断したり、線路内に立ち入らないでください。

### 鉄道ファンのみなさまへのお願い

一部の方による撮影時の危険な行為により、電車の運転に支障をきたす事象が発生しています。撮影の際にはマナーをお守りいただき、他のお客様へのご配慮をお願いします。

### 駅・車内へ危険物の持ち込み禁止

火薬・ガソリン・硫酸などの危険品、死体、刃物類、動物（手回り品に該当する小動物を除く）は車内に持ち込むことができません。また、不潔または臭気のため他のお客様に迷惑をかけるおそれがあるもの、車両を破損するおそれがあるものについても、車内に持ち込むことができません。

電車の安全運行に、ご協力をお願いします。

## 安全報告書へのご意見募集

安全報告書の内容や安全への取り組みに関するご意見は、電話またはホームページよりお伺いしております。

**TEL. 0557-53-1111（代表）**

営業時間 9：30～17：30（月曜日～金曜日）  
土日祝日・年末年始および4月10日（創立記念日）は除く

**URL. <https://www.izukyu.co.jp>**

トップページの「お問い合わせ」または「お客様の声」をお選びください

## 伊豆急行 2026安全報告書

編集発行  
伊豆急行株式会社 事業推進部  
2026年9月

